Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 52

ИСПЫТАНИЯ МОРОЗОМ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00052
9 772618 724302

УПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 52, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 400 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 13.06.2019.
Дата выхода в свет: 29.08.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 7, 8 (вверху), 11 (вверху) © TASS;
Стр. 8 (внизу) © РИА Новости;
Стр. 9, 10 © частная коллекция;
Стр. 11 (внизу) © AKG.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка приборного узла

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Испытания морозом

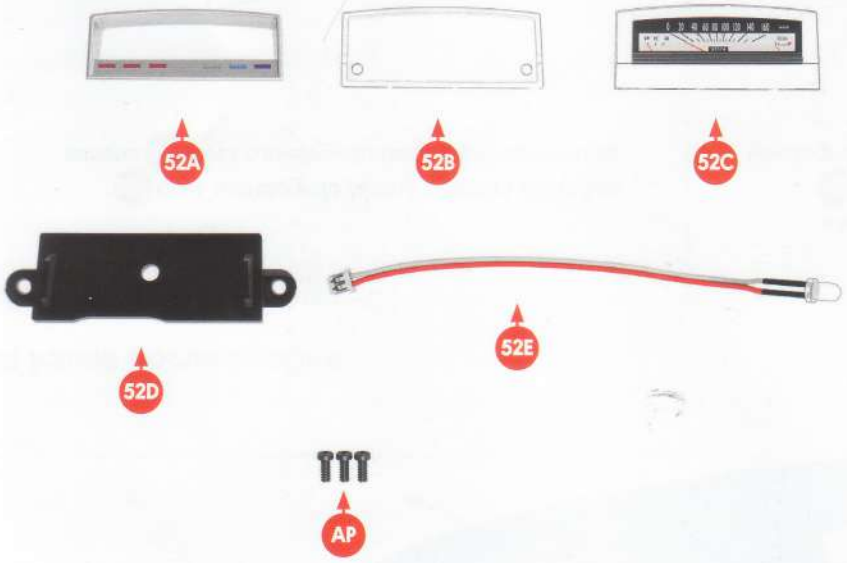
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Генри Форд

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Сборка приборного узла

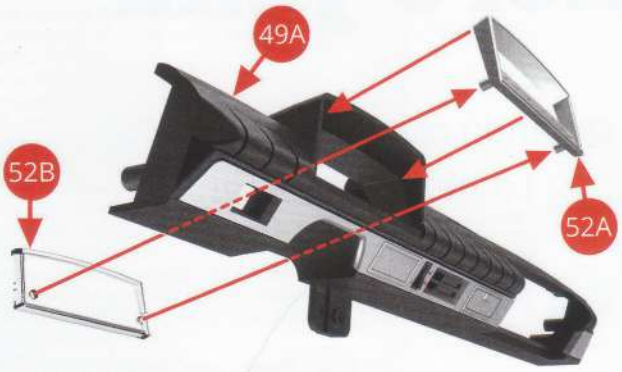
С помощью полученных с этим номером деталей смонтируйте приборный узел на приборной панели вашей модели ВАЗ-2101.



- 52A Рамка приборного узла
- 52B Стекло приборного узла
- 52C Циферблат приборного узла
- 52D Задняя стенка приборного узла
- 52E Подсветка приборного узла
- AP Винт М1,7 × 4,0 мм (3 шт.)

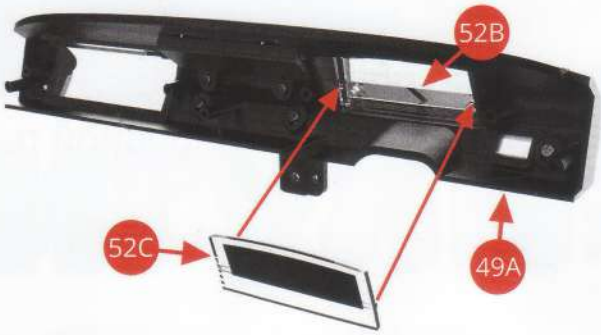
Схема сборки

1



Установите рамку приборного узла 52A в нишу приборной панели 49A. Закрепите стекло приборного узла 52B с обратной стороны приборной панели 49A на двух штырьках рамки приборного узла 52A.

2

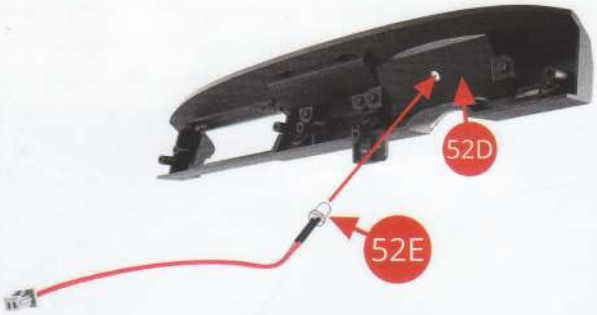


Установите циферблат приборного узла 52C поверх обратной стороны стекла приборного узла 52B.

3

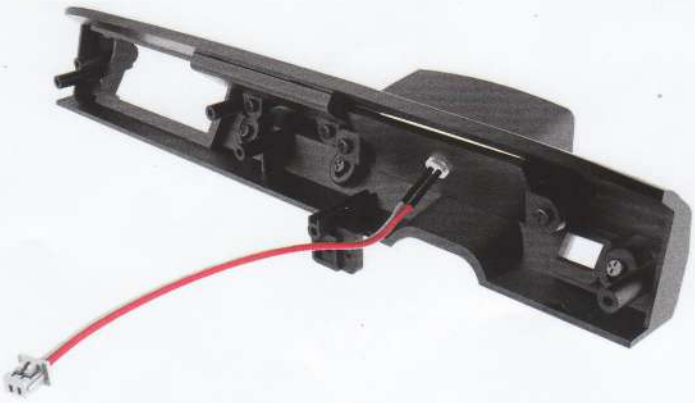
Зафиксируйте циферблат приборного узла 52C, установив поверх него заднюю стенку приборного узла 52D и прикрепив ее к обратной стороне приборной панели 49A двумя винтами AP.

4



Вставьте подсветку приборного узла 52E в отверстие задней стенки приборного узла 52D.

Вид узлов после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Испытания морозом

Весной 1968 года автомобили «Фиат-124», производство которых планировалось развернуть на строящемся автомобильном заводе в Тольятти, проходили цикл сравнительных испытаний по методике «stop and go».

«Фиат-124» на заводе. Италия. 1960 год.

Первый этап испытаний проходил в Воркуте, куда были отправлены восемь автомобилей «Фиат-124» с новыми двигателями с верхним расположением распределительного вала. Экзамен новый мотор должен был сдавать в суровых условиях Заполярья.

Воркутинские страдания

Не без проблем, но достаточно быстро все восемь машин были доставлены в Воркуту, и началась работа. Методика испытаний «stop and go» довольно жесткая и включает множество мини-циклов, каждый из которых продолжается один

Итог испытаний

Приемочные испытания отечественные масла выдержали вполне успешно и были рекомендованы к производству. Стоит лишь сожалеть, что в дальнейшем их качество при массовом серийном выпуске заметно ухудшилось.

Посетители осматривают автомобиль «Фиат» на выставке в парке культуры и отдыха «Сокольники» в Москве. 1968 год.

Работница завода тестирует «Фиат-124» в Тольятти. 1972 год.

час (55 мин стоянки на морозе с открытым капотом и 5 мин движения). Испытания длятся круглые сутки, без перерывов в течение шести дней подряд. На седьмой день, в воскресенье, проводился пробег протяженностью 400-500 км с максимально возможной скоростью. Этот пробег был необходим для «выжигания» топлива, попавшего в картер. Причем подобное испытание не было чем-то искусственным, а также имитировало образ жизни городского врача, представляя собой продолжительную поездку за город в конце недели – отдых на уик-энд. Стоит добавить, что особую суровость испытаниям придавали воркутинские морозы. Согласно данным руководителя испытаний Р. Насретдинова 25 апреля 1968 года, днем в Воркуте бывал мороз -10 °С, а ночью он доходил до -24 °С! Для итальянцев такие условия были экзотическими.

С циклическими испытаниями простоем и короткой поездкой по воркутинским улицам проблем не возникло, а вот с длительными воскресными пробегами появились сложности. Дело в том, что никаких автострад в окрестностях Воркуты не было (и нет!). Расстояния на дорогах, проложенных между шахтами, не превышали 40 км. Вот по ним-то и нужно было нестись сломя голову, обгоняя грузовики, которые далеко не всегда уступали дорогу.

Судя по воспоминаниям участников, воркутинские испытания складывались тяжело, и в первую очередь для двигателя. Часто ломались, например, изготовленные из чугуна рычаги привода клапанов. Впоследствии их стали изготавливать из стали. Износ двигателей, особенно при работе на отечественных маслах, также был очень интенсивным.

Московский этап

Испытания в Заполярье носили предварительный характер, официальные же приемочные испытания отечественных моторных масел по методике «stop and go» проводились в Москве в январе

Автомобиль ВАЗ-2101. 2011 год.

1969 года. Надо сказать, что в Москве машинам было не легче, так как зима 1969 года выдалась очень морозной: в январе-феврале морозы в Москве и окрестностях порой достигали 32–34 °С. Впрочем, как раз это и было нужно.

Машин опять было восемь, причем это были уже «русские фиаты» – автомобили «Фиат-124R» (Fiat-124R), практически очень похожие на ВАЗ-2101. Их пригнали своим ходом из Италии. Руководили испытаниями представитель ВАЗа Борис Дмитриевич Тимофеев и глава рабочей группы от приемной комиссии Николай Павлович Ионкин из НАМИ.

Базой для машин и испытателей стал мотель на Минском шоссе. Каждый час ГАИ перекрывала движение по Минскому шоссе на 5 мин для обеспечения короткого проезда колонны «Фиатов». Для этой цели в мотеле постоянно находилась патрульная машина ГАИ. Скоростной воскресный этап также проводился с помощью ГАИ по Минскому шоссе: до Вязьмы и обратно.

Присутствовали на испытаниях и итальянцы, для которых на втором этаже мотеля оборудовали лабораторию, где они периодически проводили экспресс-анализы состояния масел. Руководила испытаниями от фирмы «Фиат» синьора Марчанти – ведущий специалист по маслам.

Об одном курьезном случае с итальянскими специалистами

Вазовская эмблема на радиаторе ВАЗ-2101 «Жигули». 1970 год.

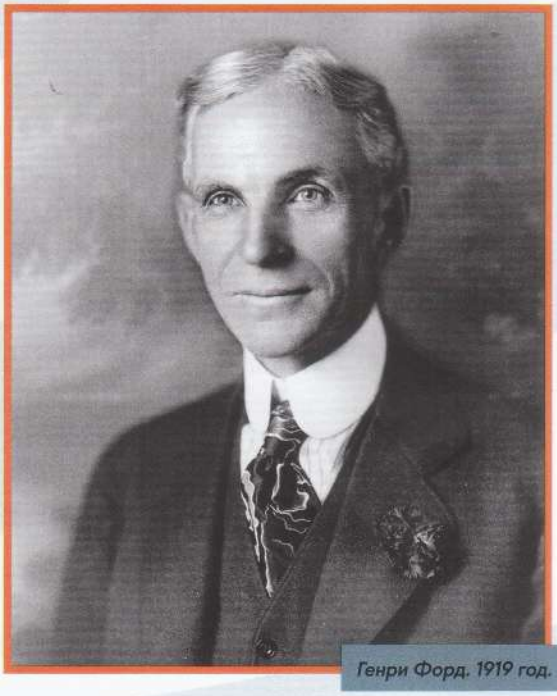
вспоминал Б. Д. Тимофеев: «В один из дней случился переполох. Итальянцы вдруг отказались пустить в лабораторию наших представителей (до тех пор никаких секретов от нас не было). На наше требование объясниться они запросили несколько дней для уточнения, не разъясняя, в чем дело. Им пошли навстречу, хотя такое поведение и настораживало. Позже выяснилось, что состояние нашего масла в какой-то момент оказалось лучше, чем фирменного. Они не поверили своим глазам и срочно самолетом отправили образцы масел в Турин, где результат подтвердился. Им оставалось только принести нам свои поздравления (с довольно кислым видом, конечно)».

В ходе испытаний в экстремальных морозных условиях стало ясно, что нужно внести некоторые изменения и в конструкцию автомобиля. Например, возник вопрос с резиновыми чехлами шаровых опор и шарниров рулевых тяг, которые на морозе не только не обеспечивали достаточной герметичности, но еще и рвались. Необходимость применения более морозостойкой резины была очевидной. Надо сказать, что выявление подобных дефектов, так сказать, попутно, без проведения специальных испытаний сэкономило фирме «Фиат» немалые средства. Этот факт признавали и сами итальянцы, причем на уровне руководства компании.

Испытания легковых автомашин ВАЗ-2101. 1973 год.

Генри Форд

Генри Форд – инженер, изобретатель и промышленник, ставший символом успешного американского бизнесмена. Кроме того, он известен и как писатель, и как автор многих новшеств в сфере трудового права. Классикой менеджмента стало конвейерное производство, которое прочно ассоциируется с автомобильными заводами Генри Форда.



Генри Форд. 1919 год.

Рабочие на заводе Форда в Мичигане. 1913 год.

Генри Форд был одержим идеей создать доступный каждому автомобиль. Он воплотил ее в жизнь в полном соответствии со своим убеждением: «Сами по себе идеи ценны, но всякая идея, в конце концов, – только идея. Задача в том, чтобы реализовать ее практически».

Фермер становится инженером

Генри Форд родился 30 июля 1863 года на ферме близ Диборна (штат Мичиган) в многодетной семье фермера-эмигранта из Ирландии. Семья была вполне зажиточной, но фермерский труд не привлекал Генри – «в хозяйстве было слишком много труда, сравнительно с результатами». Когда Генри было 13 лет, умерла его мать, а спустя четыре года он сбежал в Детройт, где стал работать механиком в компании «Вестингауз», изготавливавшей локомобили. Через три года он вернулся и женился на Кларе Брайант, с которой прожил всю жизнь. Для своих собственных целей Генри сконструировал небольшой трактор. Вскоре он вновь перебрался в Детройт, где в 1888–1899 годах

Генри Форд и «Модель Т». 1921 год.

работал в качестве инженера-механика, а затем главного инженера в «Электрической компании Эдисона». С Томасом Эдисоном Генри Форд дружил всю жизнь: они вместе путешествовали и разрабатывали совместные проекты. Явная одаренность и работоспособность Форда заслуживают особенного внимания, если учесть, что он был самоучкой и имел за плечами лишь церковную школу. Первый двигатель внутреннего сгорания Форд собрал на кухне своего дома. Свой первый автомобиль, больше похожий на ящик на колесах, Форд изготовил в 1893 году в сарае. За ним последовали несколько усовершенствованных образцов. В 1899 году вместе с несколькими компаньонами и единомышленниками Генри Форд основал «Детройтскую автомобильную компанию» (позднее переименованную в «Компанию Генри Форда»), но в 1902-м он оставил ее из-за несогласия с политикой остальных совладельцев. Форд уже тогда был уверен, что автомобиль должен стать массовым и взвинчивание цен на него недопустимо. Тем не менее до 1902 года «Компания Генри Форда» успела выпустить около 25 экипажей, разработанных Фордом, включая спортивные и гоночные.

Томас Эдисон рядом с «фордом». Первая половина XX века.

Владелец компании

Всемирно известная ныне компания «Форд Мотор» (Ford Motor) появилась в 1903 году. Ее основателями стали двенадцать бизнесменов из штата Мичиган во главе с Генри Фордом, который держал 25,5 % акций предприятия, занимал должности вице-президента и главного инженера компании.

Под автомобильный завод была переоборудована бывшая фургонная фабрика на Мэк-авеню в Детройте. Бригады, состоявшие из двух-трех рабочих, под непосредственным руководством Форда собирали автомобили из деталей, изготовленных другими предприятиями. Первый автомобиль компании был продан 23 июля 1903 года. В 1906 году Генри Форд стал президентом и основным владельцем компании.

В 1908 году появилась прославленная «Модель Т», получившая прозвище «Жестянка Лиззи». «Модель Т» выпускалась 19 лет, за которые было изготовлено около 16 млн экземпляров. Этот недорогой автомобиль стал одной из самых массовых и популярных машин своего времени. Именно его появление ознаменовало наступление новой эры в развитии личного транспорта. Автомобилем Форда было просто управлять, он не требовал сложного технического обслуживания и мог проехать даже по сельским дорогам.

Но Генри Форд не остановился на достигнутом. Он пришел к выводу, что самым слабым звеном на производстве является человек. Ему требовалось все больше рабочих, которые трудились бы максимально интенсивно, и лучшим средством достижения этого стал введенный в 1913 году впервые в мире конвейерный метод сборки автомобилей, позволивший всего за один год поднять производительность труда на 40-60 %, а также достичь стандартизации и взаимозаменяемости деталей. При этом зарплата персонала вдвое превысила среднюю зарплату рабочего в отрасли (5 долларов в час против 2,34 доллара в час), а рабочий день сократился до 8 часов.

В 1928 году Форду была вручена медаль Эллиота Крессона, присуждаемая Институтом Бенджамина Франклина за революционные достижения в автомобильной промышленности и индустриальное лидерство.

На заводе Форда. Первая половина XX века.

Жена и единомышленник

Клара Брайант была для Форда не только женой, но и единомышленницей. Она поддерживала его в стремлении создать автомобиль, помогала ему в гараже и верила в своего Генри как никто. Неудивительно, что когда много лет спустя у успешного и преуспевающего бизнесмена журналисты спросили, кем бы он хотел быть в следующей жизни, Форд ответил: «Мне все равно, если можно будет снова жениться на Кларе».

Закат карьеры

Генри Форд оставался руководителем компании до 1930-х годов, когда из-за разногласий с профсоюзами и компаньонами он передал дела своему сыну Эдселу, но после его смерти в 1943 году вновь вернулся на пост главы фирмы. Спустя два года, в сентябре 1945-го, основатель компании передал полномочия своему старшему внуку Генри Форду-младшему. Собственное состояние, оценивавшееся в 600–700 млн долларов (помимо корпоративного, перешедшего к наследникам), Генри Форд-старший завещал фонду своего имени. В мае 1946 года Генри Форду-старшему была вручена почетная премия за заслуги перед автопромышленностью, а в конце этого же года Американский институт нефти вручил ему золотую медаль за заслуги перед обществом.

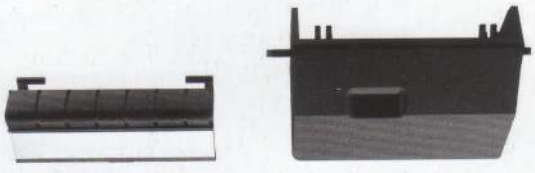
Генри Форд умер в возрасте 83 лет у себя дома в Дирборне 7 апреля 1947 года. С его смертью завершилась целая эпоха в истории компании «Форд Мотор».

Генри Форд на своем первом автомбиле. Конец XIX века.

В НОМЕРЕ 53

- МОНТАЖ ПЕРЧАТОЧНОГО ЯЩИКА
- ЛЕГЕНДА АВТОПРОМА «МОСКВИЧ-412»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- КРЫШКА ПЕРЧАТОЧНОГО ЯЩИКА
- ПЕРЧАТОЧНЫЙ ЯЩИК
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых.

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!